Medienspiegel zur Lancierung der Petition «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt.»

Print

Basler Zeitung

Baz vom Donnerstag, 8. November 2018

Petition für Herzstück

Komitee will Druck aufbauen

Basel. Die Enttäuschung in der Region ist gross, dass der Bundesrat das Herzstück nicht in den Ausbauschritt der Bahn von 2035 aufgenommen hat. Mit ihren Plänen verweigert CVP-Verkehrsministerin Doris Leuthard den Planern in der Region 120 Millionen Franken, die notwendig wären, um das S-Bahn-Projekt vorantreiben zu können. Der sogenannten Durchmesserlinie für effektivere S-Bahn-Verbindungen in der trinationalen Region droht somit der Aufschub zur Realisierung um weitere zehn Jahre bis 2045.

Ein in Politik und Verbänden breit abgestütztes Komitee mit Namen «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt.» will diese Situation nun mittels einer Petition umstossen. Die Bevölkerung ist aufgefordert, diese zu unterschreiben, um den Druck auf Parlament und Bundesrat zu erhöhen, auf den 120-Millionen-Entscheid nochmals zurückzukommen. «Wir wollen beim Projekt Herzstück nicht blockiert werden und auf den neuen Ausbauschritt warten», sagte Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel, gestern vor den Medien.

An der Orientierung nahmen auch die Ständeräte Anita Fetz und Claude Janiak sowie Nationalrat Thomas de Courten teil. mar **Seite 21**

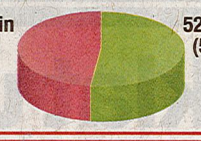
Frage des Tages

Soll das Ausbaupaket für die Bahn das Herzstück berücksichtigen?

Das Ausbaupaket wurde bereits vor einer Woche vorgestellt – das Herzstück wurde dabei nicht aufgenommen. **www.baz.ch**

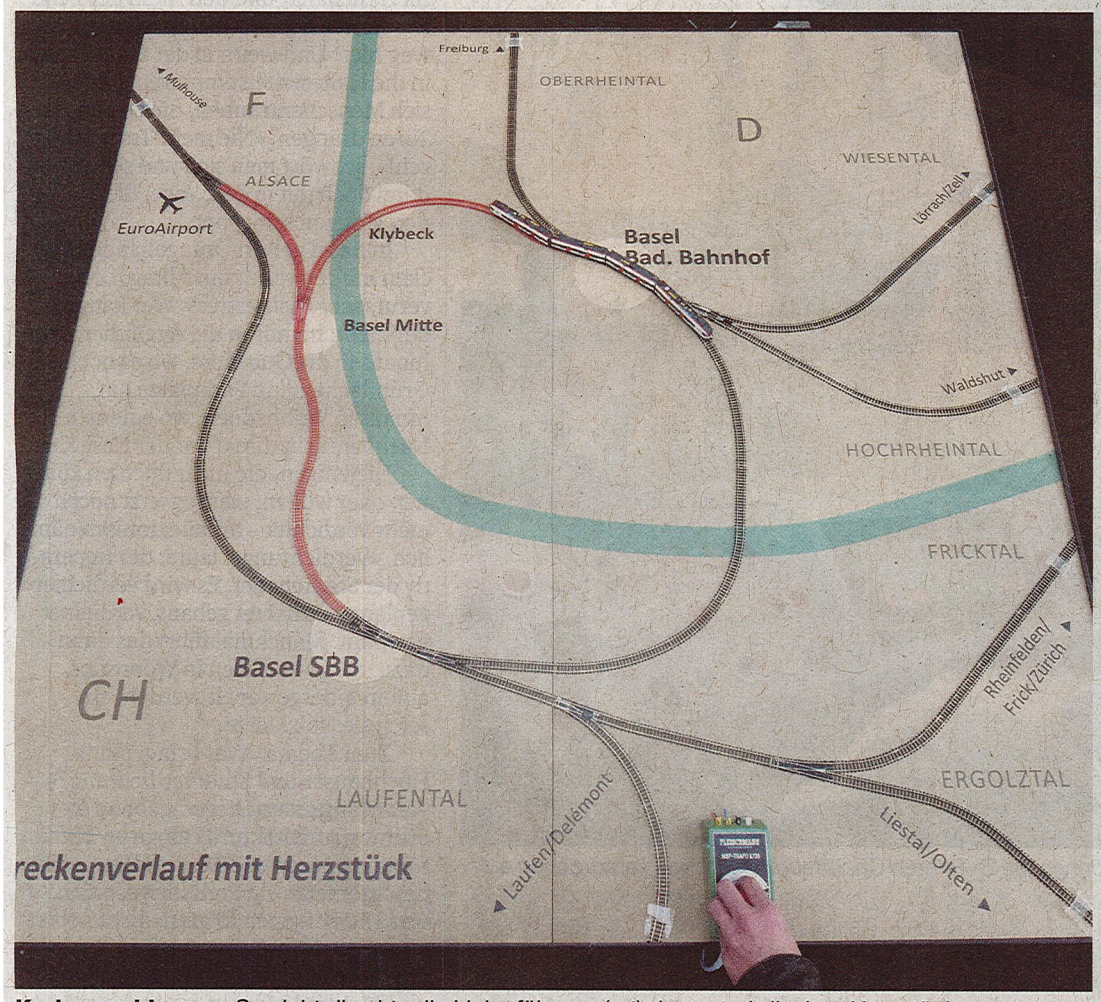
Das Ergebnis der Frage von gestern:

Sollen Beizen am Hafen bleiben dürfen?

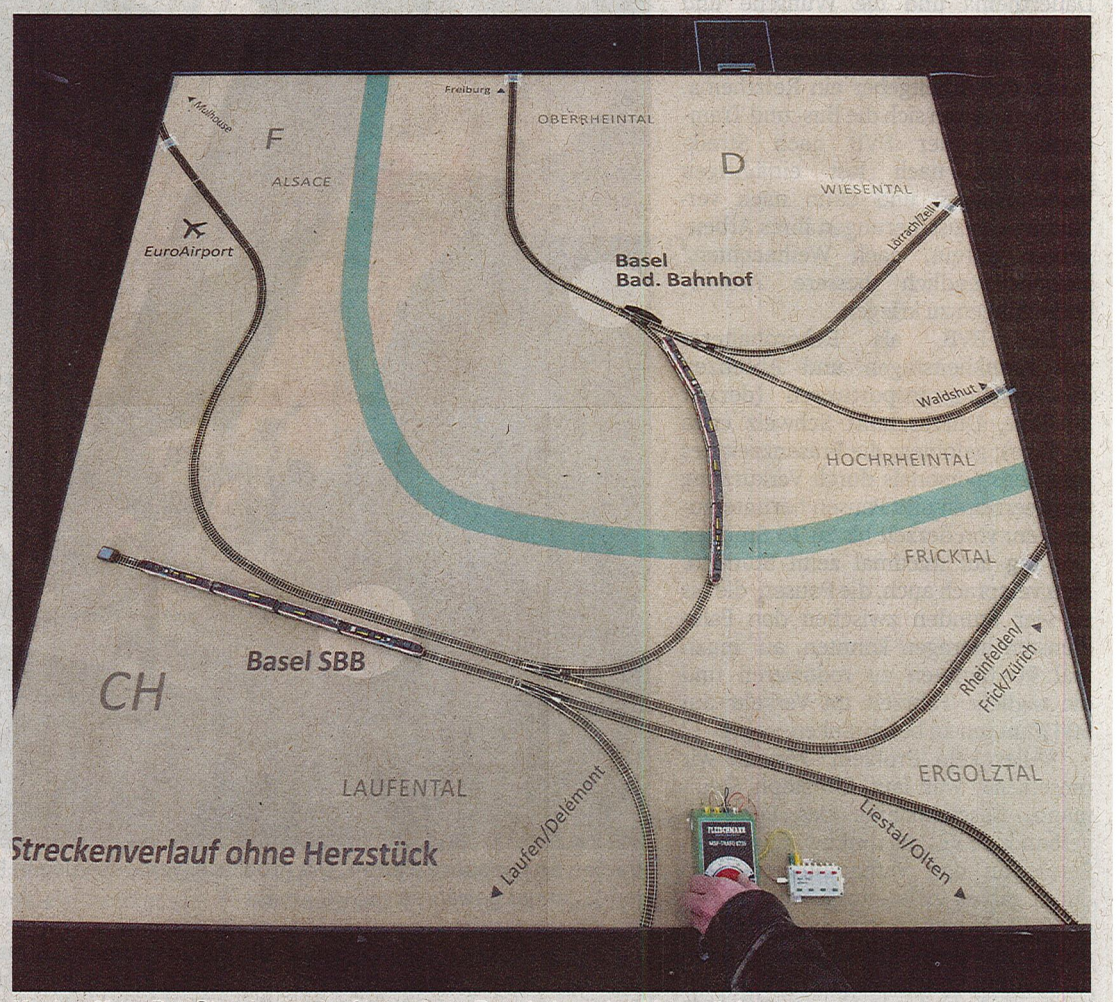


Bevölkerung soll Druck auf Bern machen

Komitee lanciert Petition, damit das Herzstück doch noch in das Bahn-Ausbaupaket 2035 aufgenommen wird



Kreis geschlossen. So sieht die aktuelle Linienführung (rot) des unterirdischen Herzstücks aus.



Kreis offen. Der Streckenverlauf in und um Basel ohne das Herzstück. Fotos Pino Covino

Von Martin Regenass

Basel. Die Region droht beim nächsten Ausbauschritt der Bahn von 2035 ohne Geldsegen auszugehen – zumindest was den Ausbau des sogenannten Herzstücks betrifft. Der Bundesrat hat vor einer Woche in seiner Botschaft darauf verzichtet, 120 Millionen Franken für die Projektierungsphase dieser Durchmesserlinie zu sprechen, damit das Bau- und Verkehrsdepartement die Untertunnelung Basels mit der Bahn eine Stufe weiter bringen kann. Das Bundesamt für Verkehr formulierte in dem Vorentscheid, dass mit der Nichtberücksichtigung jetzt Zeit bleibe, das Projekt «voranzutreiben» und für den folgenden Ausbauschritt der Bahn von 2045 «zu konkretisieren».

Nun will ein frisch gegründetes Komitee mit dem Namen «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt» mittels einer Petition auf Bundesebene Druck aufsetzen, damit National- und Ständerat die 120 Millionen Franken doch noch in das Ausbaupaket 2035 für die Bahn von insgesamt 11,9 Milliarden Franken aufnehmen. Die Ausgaben aus dem Bahninfrastrukturfonds, mit denen unter anderem der Lötschbergtunnel oder der Doppelspurausbau im Laufental ausgebaut werden sollen, sollen somit um 0,12 Milliarden erhöht werden.

Von einem «Klecks» bei diesem Betrag im Vergleich zu den Gesamtausgaben sprach gestern Claude Janiak. Der Baselbieter SP-Ständerat trat in einer von der Regio Basiliensis organisierten Pressekonferenz zusammen mit der Basler SP-Ständerätin Anita Fetz und dem Baselbieter SVP-Nationalrat Thomas de Courten auf, um die Einigkeit und breite Abstützung bezüglich des Herzstücks zu demonstrieren.

Janiak sprach von der Nötigkeit des Herzstücks, weil ein neuer Bahnhof «Basel Mitte» die bestehenden Bahnhöfe und das Tramnetz um rund 50 000 Personen entlasten werde. Zudem sei das Herzstück auch aus raumplanerischer Sicht sinnvoll, weil beispielsweise auf den ehemaligen Chemiearealen im Klybeck neue Quartiere geplant werden. Diese sollen mit einer Haltestelle «Klybeck» angebunden werden (Bild oben). «Beim Bundesamt für Verkehr ist das Projekt Herzstück unbestritten, wenn man die Botschaft liest, es fehlt einfach eine verbindliche Zusage.» Janiak will als ersten Schritt nun in der ständerätlichen Verkehrskommission den Antrag stellen, dass die 120 Millionen Franken in die Bundesmittel aufgenommen werden.

Verwaltung hat Binnensicht

Anita Fetz kritisierte die Verwaltung und das Parlament für die zögerliche Haltung bezüglich des Herzstücks. Beiden würde es an einer ganzheitlichen Sicht fehlen, für die Bedürfnisse, welche die Region Basel habe. «80 Prozent im Parlament haben eine Binnensicht und wissen nicht um die Grenzlage und die trinationale Region.» Fetz sprach von einem «Flaschenhals», dem die jetzige Situation nahekomme. Mit dem Bau des Herzstücks hingegen könnten Kapazitäten für rund 70 Prozent mehr Bahnpassagiere bis 2040 geschaffen werden sowie die Strasse vom Pendler- und Freizeitverkehr entlastet werden.

Thomas de Courten sprach den volkswirtschaftlichen Nutzen des Herzstücks an, der rund 100 Millionen Franken betrage. Das würde der Wirtschaft der Region zugute kommen und auch den Fahrgästen, da mit den Durchmesserlinien der Takt verdichtet werden könnte.

Manuel Friesecke, Geschäftsführer der Regio Basiliensis, zeigte sich zuversichtlich, dass 10 000 Unterschriften für das Anliegen zusammenkommen würden. Das wären ähnlich viele wie 2011, als es darum ging, den Ausbau der Ostangente auf drei Spuren zu verhindern. Auch damals stemmte sich eine breite Allianz gegen die Ausbaupläne von CVP-Verkehrsministerin Doris Leuthard, welche die Pläne schliesslich fallen liess und mit dem Rheintunnel ein neues und unterirdisches Projekt präsentierte. Friesecke: «Die Petition ist auch nochmals eine Chance, die breite Öffentlichkeit über das Projekt zu informieren.» Aufzeigen, was das Herzstück bedeutet, dies scheint auch in Bern nötig zu sein. Denn wie Fetz sagte, seien nicht einmal alle Parlamentarier mit dem Begriff vertraut. «Einige sprechen von einer Durchmesserlinie, andere von einem Bahnknotenpunkt.»

Keine genaue Auskunft war bei den Teilnehmern auf die Frage zu erhalten, wo denn die Züge ab- und wieder auftauchen sollen. «Dies ist Sache der Ingenieure», sagte Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel, vor zwei Modelleisenbahnen stehend. Eine war mit Herzstück, die andere ohne ausgerüstet.

Die Region müsse den Projektierungskredit über 120 Millionen ins Trockene bringen, sagte Dätwyler. «Mit der Petition können wir ein Signal nach Bern senden. Wir wollen nicht blockiert werden und auf einen späteren Ausbauschritt warten.»

Ein Signal nach Bern will auch der Baselbieter SP-Landrat Urs Kaufmann senden, indem er dem Landrat eine Resolution vorlegt, die vom Bundesrat die 120 Millionen Franken einfordert.

BASELLANDSCHAFTLICHE ZEITUNG

Donnerstag, 8. November 2018

Herzstück Regio-S-Bahn

Gesucht: 10 000 Unterschriften

Ein politisch breit abgestütztes Komitee hat gestern im Rahmen einer Medienkonferenz eine Petition für das Herzstück Basel lanciert. Der Bund verweigert der unterirdischen Verbindung zwischen den beiden Basler Bahnhöfen die verbindliche Unterstützung. Nun soll die Bevölkerung zeigen, dass sie hinter dem Projekt einer «richtigen S-Bahn» für die trinationale Region Basel steht und mithelfen möchte, Bern umzustimmen. Es geht um einen Projektierungskredit in Höhe von 120 Millionen Franken, ohne den sich die Umsetzung des Projekts um mehrere Jahre verzögern würde.

Der Baselbieter Ständerat Claude Janiak (SP), der auch Präsident der Verkehrskommission im Ständerat ist, zeigte sich überzeugt, dass die Petition in Bern zur Kenntnis genommen wird. «Wir haben in der Verkehrskommission regelmässig Petitionen.» Manuel Friesecke, Geschäftsführer der Regio Basiliensis, fügte an, dass die Petition in der Bundesverfassung als Rechtsinstrument vorgesehen ist. «Sie ist allerdings nicht verbindlich.» 2011 habe eine Petition zur Basler Osttangente dazu geführt, dass das Projekt verändert wurde. Ziel ist, bis Ende Januar 10 000 Unterschriften zusammenzubekommen.

Die Initiatoren zeigen sich zuversichtlich, dass die Bevölkerung bereits ausreichend über das Projekt und seine Wichtigkeit informiert sei. Sekretariat und Lead bei der Sammelaktion, die online, mit Unterschriftenkarten sowie auf der Strasse läuft, liegen bei der Regio Basiliensis. Das Budget beträgt vorerst 30 000 Franken. Die Aktion wird von 40 Organisationen, Städten und Parteien unterstützt.

Auch Parlamente werden aktiv

Auch die Bau- und Planungskommission des Landrates und die Regiokommission des Grossen Rates werden aktiv. Sie haben eine gleichlautende Resolution zuhanden der eidgenössischen Räte erarbeitet, in der die Aufnahme der Projektierungskosten von 120 Millionen Franken zum Herzstück gefordert wird. Die Resolution wird heute im Landrat eingereicht und voraussichtlich auch verabschiedet. Im Grossen Rat ist die Einreichung und Behandlung kommende Woche geplant.

In der Resolution wird vor jahrelangem Stillstand nach Abschluss der Planung bis zum Beginn der Projektierung gewarnt und darauf hingewiesen, dass die Kapazitätsgrenzen auf Schiene und Strasse ausgeschöpft seien. (PSC)

BASELLANDSCHAFTLICHE ZEITUNG
Freitag, 9. November 2018

Bahn 2035

Bund will von Herzstück-Petition nichts wissen

10 000 Unterschriften sollen es richten: das in Politik und Verbänden breit abgestützte Komitee «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt» will das Milliarden-Projekt mit einer Petition weiter voranbringen (vgl. bz von gestern). Denn in der Region ist die Enttäuschung gross. Der Bundesrat will die Durchmesserlinie nicht im erhofften Ausmass in den nächsten Bahnausbauschritt aufnehmen, weshalb das Komitee eine Verzögerung um weitere zehn Jahre befürchtet.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) will davon aber nichts wissen: Die Umsetzung der beschlossenen Investitionen sei ohnehin eine enorme Herausforderung - einerseits wegen des grossen Umfangs mit Massnahmen für insgesamt 11,9 Milliarden Franken, andererseits weil sie unter laufendem Betrieb des Bahnnetzes erfolgen müsse. «Ein Aufstocken des Ausbauschritts 2035 würde diese Herausforderung nur noch vergrössern und ist deshalb nicht angezeigt», findet BAV-Direktor Peter Füglistaler.

«Ein frommer Wunsch»

Der Ausbauschritt bringt allen Landesteilen, städtischen, ländlichen oder touristischen Regionen, ein dichteres Bahnangebot, wirbt das Bundesamt. Zudem gebe es im Gegensatz zur Bahn-2000-Botschaft beim Ausbauschritt 2035 keine Verlierer, versichert Füglistaler. Die Planungen für Projekte wie das Herzstück, deren Bau noch nicht beschlossen wurde, könnten «zeitverzugslos weitergeführt werden». Weitere Ausbauschritte erfolgten in regelmässigen Abständen. Damit will sich die Region bisher aber nicht zufriedengeben. Das scheint auch Füglistaler bewusst zu sein: «Es mag ein frommer Wunsch sein: Lassen wir es für den Moment genug sein, sonst überfordern wir uns mit dem Ausbau des Bahnsystems», lässt er dennoch nichts unversucht. (DBA) Seite 23

BASELLANDSCHAFTLICHE ZEITUNG
nordwestschweiz

Freitag, 9. November 2018

Resolution soll Herzstück helfen

Der Landrat fordert von Bundesbern 120 Millionen Franken mehr für das Megaprojekt

AUS DEM LANDRAT

Das Baselbieter Parlament setzt sich mit einer Resolution für das Grossprojekt «Herzstück» ein. Der Landrat verabschiedete gestern den Vorstoss für die Aufnahme einer unterirdischen Verbindung zwischen den Basler Bahnhöfen in den Ausbauschritt «Step 2035».

Eingereicht hatte die Resolution die landrätliche Bau- und Planungskommission. Sie fordert das Bundesparlament auf, auch die Projektierungskosten von 120 Millionen Franken für das Herzstück in den Step 2035 aufzunehmen. Der Bundesrat schlägt vor, nur die vor der Projektierung anfallenden Planungskosten per Step mit zu decken. Laut Vorstoss drohten ohne Projektierungskosten Verzögerungen bei der Realisierung des für den Ausbau des Bahnknotens Basel zentralen Projektes. Das Herzstück ist als S-Bahn-Tunnel mit Haltestellen zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof angedacht. Dies schlösse Lücken im S-Bahn-Netz und brächte auch dem Fernverkehr Platz.

Die Resolution fordert neben den eidgenössischen Räten auch die kantonale Exekutive auf, sich für das Anliegen einzusetzen. Ein paralleler Vorstoss ist auch für das baselstädtische Parlament seitens dessen Regiokommission angekündigt. Die Verkehrsdirektoren beider Basel hatten diese Forderung schon Ende Oktober wiederholt.

Am Ende unterstützte der Landrat die Resolution zwar mit 76 Stimmen bei einer Enthaltung (von Hanspeter Weibel, SVP) oppositionslos; das nötige Zweidrittelmehr kam also problemlos zustande. Aber die Diskussion verlief unerwartet hitzig und grundsätzlich-gegensätzlich. Skepsis äusserte als erster FDP-Fraktionspräsident Rolf Richterich: Das Herzstück-Projekt habe aus Berner Perspektive «gewaltige Defizite», die man längst hätte weg entwickeln können. Da das nicht gelungen sei, sei die Region auch «selber schuld». Weibel stimmte ihm zu; zudem sei eine Resolution kaum wirkungsvoll. Die SP konterte, die SBB habe dieses Projekt neben anderem gar lange liegen gelassen. Die meisten anderen Voten wollten primär die Erfolgsaussichten nicht mit Kritik trüben. Die GLP teilte die Skepsis halb, doch technische Mängel könne ja eben der Bund beheben, wenn er das Herzstück tatsächlich projektiert.

SVP bemängelt öV-Fokus

Der stellvertretende Baudirektor Isaac Reber mahnte, die Herzstück-Projektierungskosten machten bloss ein einziges Prozent der Step-Gesamtsumme aus. Das müsse drin liegen für ein so wichtiges Projekt. Grünen-Fraktionschef Klaus Kirchmayr antwortete, wenn die Region das Projekt wirklich wolle, müsse sie jetzt eben «selber Geld in die Hand nehmen». SVP-Präsident Oskar Kämpfer monierte, eigentlich brauche es ein richtiges Verkehrskonzept für die Region, doch das Herzstück sei nur für den öV - von Basel-Stadt käme wohl nichts für die Hochleistungsstrassen. Die CVP beklagte, die Debatte zeige symptomatisch, wie es die Region nicht schaffe, sich einig für ein wichtiges Projekt einzusetzen. (SDA)

L'ALSACE

Mardi, 27 novembre 2018

TRANSPORT

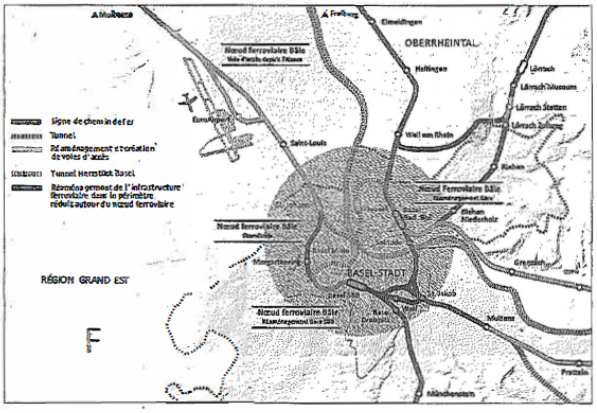
Bâle en quête du chaînon manquant

Une pétition circule pour soutenir le projet de liaison ferroviaire – le fameux Herzstück bâlois –, qui permettra la création d'un réseau de RER trinational. Les Alsaciens sont également invités à s'exprimer sur le sujet.

Le Herzstück, c'est un projet de voie diamétrale à Bâle, un tunnel en Y qui doit relier la gare centrale (la suisse et la française), la gare badoise et la gare Saint-Jean, avec la création de deux nouvelles gares souterraines, Basel-Mitte et Basel-Klybeck. Objectif : permettre de créer un véritable réseau de RER trinational. Avec le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, le Herzstück permettrait par exemple à des passagers de Fribourg, dans le Pays de Bade, de relier l'EuroAirport via Bâle, sans changer de train… Ou encore à des TER alsaciens de circuler au-delà de Bâle depuis Mulhouse ou l'aéroport.

C'est *« un concept d'offre ferroviaire global qui est souhaité par l'ensemble des collectivités responsables des transports ferroviaires, y compris françaises »*, avance Manuel Friesecke, directeur de la Regio Basiliensis, un organisme qui représente aujourd'hui cinq cantons suisses (les deux Bâle, l'Argovie, Soleure et le Jura). Un projet colossal, qui *« a peu d'équivalents en Suisse aujourd'hui – on peut citer le tunnel ferroviaire du Lötschberg. Il est essentiel pour la mobilité trinationale autour de Bâle et l'avenir économique de la région. »*

Pour concrétiser ce tunnel qui doit passer sous le Rhin, il faut financer des études dès aujourd'hui, insistent les promoteurs. Pas moins de 120 millions de francs suisses seraient nécessaires dans les toutes prochaines années. Las, la Confédération a refusé d'inscrire cette somme dans son programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (Prodes) 2030-2035…



Un projet de 11,9 milliards de francs

« Tout n'est pas perdu », estime Manuel Friesecke, qui se veut optimiste. Le conseil fédéral a transmis le Prodes 2030-2035 à l'Assemblée fédérale le 31 octobre dernier. Cette dernière l'étudiera au cours de l'année prochaine et pourra encore le modifier – en y incorporant par exemple les 120 millions de francs nécessaires aux études du Herzstück. Peu de chose, après tout, au regard du montant global du projet : quelque 11,9 milliards de francs…

D'où l'idée des porteurs du projet d'un comité baptisé *« Ja zum Herzstück Basel. Jetzt »*, qui regroupe de nombreuses personnalités politiques de tous bords, des collectivités, des organismes non gouvernementaux, des entreprises, etc. : une pétition qui doit permettre à l'Assemblée fédérale à Berne de comprendre le soutien populaire au projet. *« Si on rate le coche, il y aura des années de blocage pour le projet »*, avertissent les membres de ce comité.

Les Alsaciens sont invités à signer cette pétition : *« Les fonds pour cette nouvelle infrastructure sont suisses, mais l'impact est véritablement trinational »*, martèle Manuel Friesecke. Les porteurs de la pétition – pour l'heure *« une quarantaine de collectivités et d'institutions »*, y compris l'eurodistrict trinational de Bâle avec sa partie alsacienne – *« espèrent 10 000 signatures »* d'ici au mois de janvier pour peser sur les débats, même si la pétition n'est bien sûr pas contraignante d'un point de vue juridique.

À l'horizon 2030-2040

Pour ses promoteurs du Herzstück, il serait d'autant plus dommage de se passer de ce tunnel que d'autres infrastructures sont déjà incluses dans le Prodes 2030-2035, comme le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport ou l'électrification de la Hochrheinstrecke, la ligne qui relie Bâle à Constance. *« Toutes ces infrastructures ne prennent leur sens que si nous disposons du Herzstück. »* Pour arriver *« à une meilleure interconnexion entre les villes de la région frontalière, avec un meilleur cadencement, à l'horizon 2030-2040 s'il y a tout va bien »*, conclut Manuel Friesecke.

Textes : Jean-Christophe MEYER

SIGNER Le texte de la pétition est à retrouver en allemand et en français sur www.ja-zum-herzstueck.ch

Un périphérique ouest pour Bâle

Ce serait l'investissement le plus colossal en matière d'infrastructures dans les transports pour les quelques dizaines d'années à venir dans la région des Trois Pays. Les directeurs des travaux publics des deux cantons bâlois, Sabine Pegoraro et Hans-Peter Wessels, ont présenté la semaine dernière leur projet d'autoroute périphérique ouest pour Bâle.

Ce périphérique comprendrait notamment un tunnel sous les communes de Bottmingen, Binningen, Allschwil et Bâle, et relierait l'A2 avec la tangente nord et l'A35 alsacienne. Pour l'heure, il n'existe pas de tracé précis. Et les premières estimations des sommes à investir sont floues : il en coûterait à nos voisins bâlois plusieurs milliards de francs suisses.

Le projet est soutenu par la Confédération helvétique. Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes (Ofrou), indique que ce nouveau périphérique fait partie d'une stratégie d'ensemble visant à développer et adapter le réseau autoroutier suisse. Il doit pouvoir absorber un trafic toujours croissant, tout en soulageant largement les communes traversées – y compris les quartiers ouest de Bâle. Car, malgré les efforts importants accordés au développement des transports en commun, les prévisions indiquent que le trafic individuel motorisé devrait encore croître de 20 % en Suisse d'ici 2040, alors que les autoroutes autour de Bâle sont déjà saturées…

Un trafic en hausse constante. Photo L'Alsace/Guy Greder

D'autres projets mûrissent dans les cartons. Ainsi un nouveau tunnel entre la tangente nord et l'A2 au sud de Binsfelden, à l'est de Bâle, qui comprendrait aussi un embranchement vers la France. Il est prioritaire : Berne pourrait donner le feu vert dès 2019, pour des travaux qui débuteraient, au mieux, en 2025. Les premières estimations parlent de 1,4 milliard de francs suisses pour ce seul projet.

Ont aussi été évoqués le passage de six à huit voies de l'autoroute entre Hagnau et Augst, ou encore la réalisation d'une bretelle d'accès entre la tangente nord et le quartier de Bachgraben. Autant de projets qui doivent servir à soulager le réseau routier existant.

Place de la gare : des rails à remplacer

Le canton de Bâle-Ville et les sociétés qui exploitent les lignes de tramway dans la cité rhénane suisse ont dévoilé le programme des travaux de rénovation pour 2019. Y figure notamment le remplacement des rails et la mise aux normes pour personnes handicapées des quais sur la place de la gare centrale (Centralbahnplatz), à partir du mois de mars. Plusieurs lignes de bus et de tramways seront déviées lors du chantier, pour partie jusqu'à mi-mai, pour d'autres jusqu'à la fin du mois de juillet.

BÂLE Réseau ferroviaire

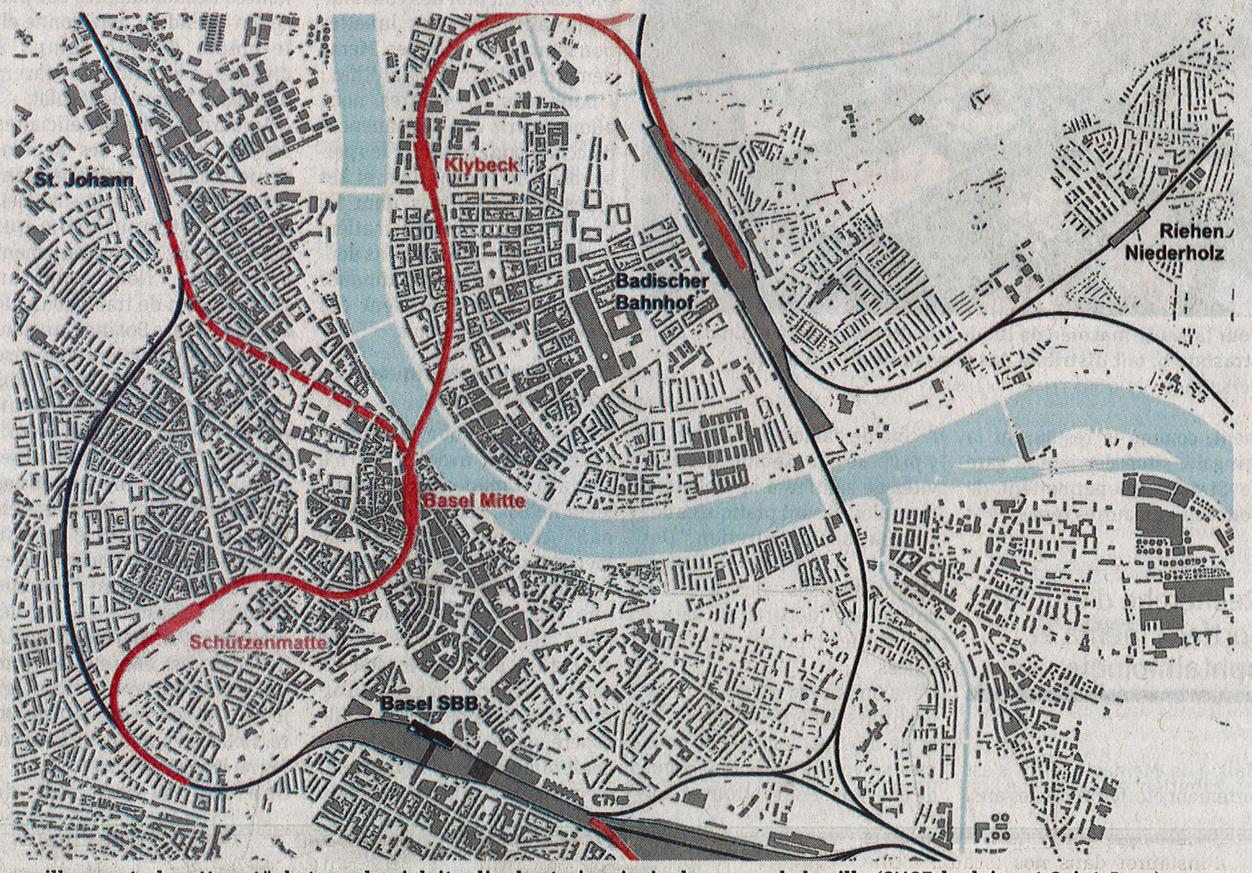
A la recherche du chaînon manquant

Une pétition circule pour soutenir le projet de liaison ferroviaire (le fameux Herzstück bâlois), qui permettra la création d'un réseau de RER trinational. Les Alsaciens sont également invités à s'exprimer...

Le Herzstück, c'est ce projet de voie diamétrale à Bâle, un tunnel en Y qui doit relier la gare centrale (la suisse et la française), la gare badoise et la gare Saint-Jean, avec la création de deux nouvelles gares souterraines Basel-Mitte et Basel-Klybeck. Objectif : permettre de créer un véritable réseau de RER trinational. Avec le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, le Herzstück permettrait par exemple à des passagers de Fribourg dans le Bade de relier l'EuroAirport via Bâle, sans changer de train... Ou encore à des TER alsaciens de circuler au-delà de Bâle depuis Mulhouse ou l'aéroport.

Pétition : les Alsaciens aussi

C'est un « concept d'offre ferroviaire global qui est souhaité par l'ensemble des collectivités responsables des transports ferroviaires, y compris françaises », avance Manuel Friesecke, directeur de la Regio Basiliensis, un organisme qui représente aujourd'hui cinq cantons suisses (les deux Bâle, l'Argovie, Soleure et le Jura). Un projet colossal, qui « a peu d'équivalents en Suisse aujourd'hui – on peut citer par exemple le tunnel ferroviaire du Lötschberg. Il est essentiel pour la mobilité trinationale autour de Bâle et l'avenir économique de la région ».



Le maillon central ou Herzstück, tunnel qui doit relier les trois principales gares de la ville (SNCF, badoise et Saint-Jean). DR

Pour concrétiser ce tunnel qui doit passer sous le Rhin, il faut financer des études. Dès aujourd'hui, insistent les promoteurs. Pas moins de 120 millions de francs suisses seraient nécessaires dans les toutes prochaines années. Las, la Confédération a refusé d'inscrire cette somme dans son programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) 2030-2035.

« Tout n'est pas perdu », explique Manuel Friesecke qui se veut optimiste. Le conseil fédéral a transmis le PRODES 2030-2035 à l'Assemblée fédérale le 31 octobre dernier. Cette dernière l'étudiera au cours de l'année prochaine et pourra encore le modifier – en y incorporant par exemple les 120 millions nécessaires aux études du Herzstück. Peu de choses, après tout, au regard du montant global de quelque 11,9 milliards de CHF.

D'où l'idée des porteurs du projet d'un comité baptisé « Ja zum Herzstück Basel. Jetzt », qui regroupe de nombreuses personnalités politiques de tous bords, des collectivités, des organismes non gouvernementaux, des entreprises, etc. : une pétition qui doit permettre à l'Assemblée fédérale à Berne de comprendre le soutien populaire au projet. « Si on rate le coche, il y aura des années de blocage pour le projet », avertissent les membres de ce comité.

Horizon 2030-2040

Les Alsaciens sont invités à signer cette pétition : « Les fonds pour cette nouvelle infrastructure sont suisses, mais l'impact est véritablement trinational », martèle Manuel Friesecke. Les porteurs de la pétition, pour l'heure « une quarantaine de collectivités et d'institutions », y compris l'Eurodistrict trinational de Bâle avec sa partie alsacienne, « espèrent 10000 signatures » d'ici au mois de janvier, pour peser sur les débats, même si la pétition n'est bien sûr pas contraignante d'un point de vue juridique.

Pour ses promoteurs du Herzstück, il serait d'autant plus dommage de se passer de ce tunnel que d'autres infrastructures sont déjà incluses dans le PRODES 2030-2035, comme le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport ou l'électrification de la Hochrheinstrecke (la ligne qui relie Bâle à Constance). « Et toutes ces infrastructures ne prennent tout leur sens que si nous disposons du Herzstück. » Pour arriver « à une meilleure interconnexion entre les villes de la région frontalière, avec un meilleur cadencement, à l'horizon 2030-2040 si tout va bien », conclut Manuel Friesecke. ■

Jean-Christophe MEYER

Le texte de la pétition est à retrouver en allemand et en français sur www.ja-zum-herzstueck.ch.

Online

REGIOTRENDS

Mittwoch, 7. November 2018

«Ja zum Herzstück Basel. Jetzt.» - Überparteiliches Komitee lanciert die Petition

Der Bundesrat übergeht den Grossraum Basel beim geplanten Ausbau des Schweizer Schienennetzes in einem entscheidenden Punkt. Für die zweitstärkste Wirtschaftsregion im Land ist dies inakzeptabel. Deshalb lanciert ein überparteiliches Komitee die Petition «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt.».

Der Bundesrat will gemäss seiner Botschaft keine Projektierungsmittel für das Herzstück Basel in den STEP Bahnausbauschritt 2035 aufnehmen. Dies ist gleichbedeutend mit einem Projektierungsstopp, der unbedingt verhindert werden muss. Eine lückenlose Weiterbearbeitung des für die Region wie auch für die gesamte Schweiz so wichtigen Vorhabens ist sicherzustellen. Die nun lancierte Petition soll zum Ausdruck bringen, dass die trinationale Region Basel geschlossen hinter diesem Projekt steht.

Das Komitee will die Region Basel sozial-, wirtschafts- und umweltgerecht weiterentwickeln. Voraussetzung dafür ist ein effizientes ÖV-Angebot. Die daraus resultierende hohe Wirtschaftsleistung und Lebensqualität in der Nordwestschweiz bringt einen landesweiten Mehrwert. Die Region Basel wartet schon zu lange auf eine leistungsstarke S-Bahn und will nicht länger auf später vertröstet werden.

Das Komitee fordert mit der Unterstützung von 40 regionalen Institutionen und Parteien:

Ein attraktives regionales S-Bahn-System für die Menschen im Grossraum Basel, als umwelttaugliche Lösung für die Verkehrsprobleme.

Ein Ja ohne Wenn und Aber der Landesregierung zum Herzstück Basel, der Durchmesserstrecke zwischen Bahnhof Basel SBB, Badischem Bahnhof und Bahnhof St. Johann. Nur so lassen sich die S-Bahn-Linien der ganzen Region sinnvoll miteinander verknüpfen.

Ausreichende Bundesmittel im aktuellen Ausbauprogramm der nationalen Bahninfrastruktur (STEP AS 2035) in Höhe von CHF 120 Mio. um sicherzustellen, dass das Herzstück Basel ohne Unterbruch weiterbearbeitet werden kann.

Das Herzstück Basel als Schienenverbindung im Zentrum des Bahnknotens Basel schafft:

Direktverbindungen dank Durchmesserlinien und intelligenter Verknüpfung der existierenden Zulaufstrecken, entlastet durch den neuen Bahnhof Basel Mitte mit geschätzten über 50'000 Reisenden pro Tag sowohl die Bahnhöfe wie auch das Tramnetz, ermöglicht Taktverdichtungen zwischen Zentrum und Region, schafft Kapazitäten für 70% mehr Bahnpassagiere in der Region bis 2040, bringt Zeitersparnisse dank entfallenden Wendemanövern und weniger Umsteigen, stärkt die Innenstadt durch ideale Erreichbarkeit aus der trinationalen Region – und umgekehrt, erschliesst mit der Haltestelle Klybeck ein wichtiges Entwicklungsgebiet der Stadt, entlastet die Strassen vom Pendlerverkehr, sorgt gesamtschweizerisch für mehr Fahrplanstabilität.

Die für Basel dringend notwendige Entlastung des Verkehrssystems mit einer zeitgemässen S-Bahn, wie sie in anderen Schweizer Städten bereits existiert, kann erst mit dem Herzstück erreicht werden. Heute werden der Bahnhof Basel SBB und der Badische Bahnhof meist als Sackbahnhöfe genutzt. Dadurch verlieren die Züge Zeit und behindern sich gegenseitig.

Zudem ist die Infrastruktur dem erwarteten Anstieg des Bahnverkehrs bis 2040 nicht gewachsen. Dank der neuen Verbindung Herzstück Basel fahren die S-Bahnen als Durchmesserlinien ohne Richtungswechsel durch Basel. Die Verknüpfung der verschiedenen Zulaufstrecken bedeutet mit den vielen neuen Direktverbindungen einen Quantensprung im Angebot der S-Bahn. Zwei neue Haltestellen am «Herzstück» sorgen für eine bessere Erreichbarkeit der Innenstadt und erschliessen mit dem Klybeck ein urbanes Entwicklungsgebiet. Der Bundesrat dagegen schlägt im Ausbauschritt «STEP 2035» nur punktuelle Anpassungen der heutigen Bahninfrastruktur im Grossraum Basel vor.

Das überparteiliche Komitee «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt.» fordert nichts Ungewöhnliches: In anderen Schweizer Städten und Agglomerationen sind S-Bahn-Systeme mit Durchmesserlinien seit Jahren selbstverständlich. Zürich hat 2015 bereits die zweite Durchmesserlinie in Betrieb genommen. Dank der Zürcher S-Bahn hat der Autoverkehr an der Stadtgrenze Zürich seit 1990 trotz boomender Wirtschaft nicht mehr zugenommen. Der Bahnverkehr hat sich dagegen mehr als verdoppelt.

Mitglieder des Komitees, in alphabetischer Reihenfolge:

• Andreas Burckhardt, Präsident des Verwaltungsrates der Bâloise Group

• Thomas de Courten, Nationalrat BL (SVP)

• Klaus Endress, Verwaltungsratspräsident Endress+Hauser AG, Reinach BL

• Anita Fetz, Ständerätin BS (SP)

• Maya Graf, Nationalrätin BL (Grüne)

• Claude Janiak, Ständerat BL (SP)

• Mike Keller, Präsident Trinationaler Eurodistrict Basel, Gemeindepräsident Binningen BL (FDP)

• Pierre de Meuron, Mitbegründer Architekturbüro Herzog & de Meuron, Basel

• Elisabeth Schneider-Schneiter, Präsidentin Handelskammer beider Basel, Nationalrätin BL (CVP)

• Benedikt Weibel, Verwaltungsratspräsident Schweizerische Rheinhäfen

Die Petition wird unterstützt von (Stand 7. November 2018):

ACS Sektion beider Basel, CVP Baselland, CVP Basel-Stadt, CVP Dorneck-Thierstein, FDP Basel-Stadt, Forum Schwarzbubenland, Gemeinde Grenzach-Wyhlen, Gewerbeverband Basel-Stadt, Grüne Baselland, Grüne Basel-Stadt, Handelskammer beider Basel, Architekturbüro Herzog & de Meuron, Hauseigentümerverband Basel-Stadt, IG öffentlicher Verkehr, Interessengemeinschaft Gundeldingen (IGG), Lötschberg-Komitee, metrobasel, Mittelstands-Vereinigung Basel, Neutraler Quartierverein Gundeldingen, Neutraler Quartierverein Kannenfeld, Neutraler Quartierverein St. Johann, Pro Bahn Nordwestschweiz, Pro Innerstadt Basel, Quartierkoordination Gundeldingen, Regio Basiliensis, Schweizerische Rheinhäfen SRH, SIA-Sektion Basel, SP Baselland, SP Basel-Stadt, Stadt Liestal, Stadt Lörrach, Stadt Rheinfelden (CH), TCS Sektion beider Basel, Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB), VCS beider Basel, Verein Pro Herzstück, Vereinigung für eine Starke Region Basel, Wirtschaftskammer Baselland

Die Unterschriftenbögen sollten bis zum 21. Dezember 2018 gesendet werden an: Komitee «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt.», c/o Regio Basiliensis, St. Jakobs-Strasse 25, Postfach, CH-4010 Basel oder per E-Mail an: info@ja-zum-herzstueck.ch

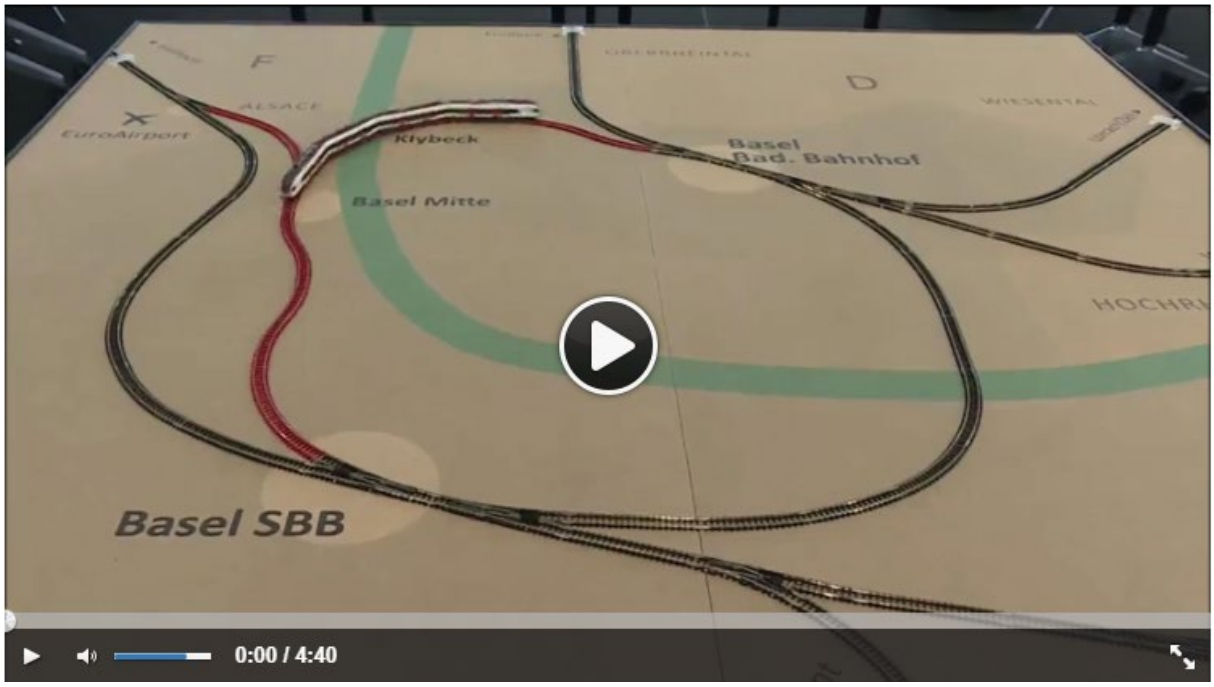
Für weitere Auskünfte steht Ihnen gerne zur Verfügung:
Dr. Manuel Friesecke, Geschäftsführer Regio Basiliensis,
Sekretariat Petition «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt.» - www.ja-zum-herzstueck.ch
E-Mail: manuel.friesecke@regbas.ch, +41 79 659 09 67

>>> Petitionsbogen

TV

telebasel

Mittwoch, 7. November 2018



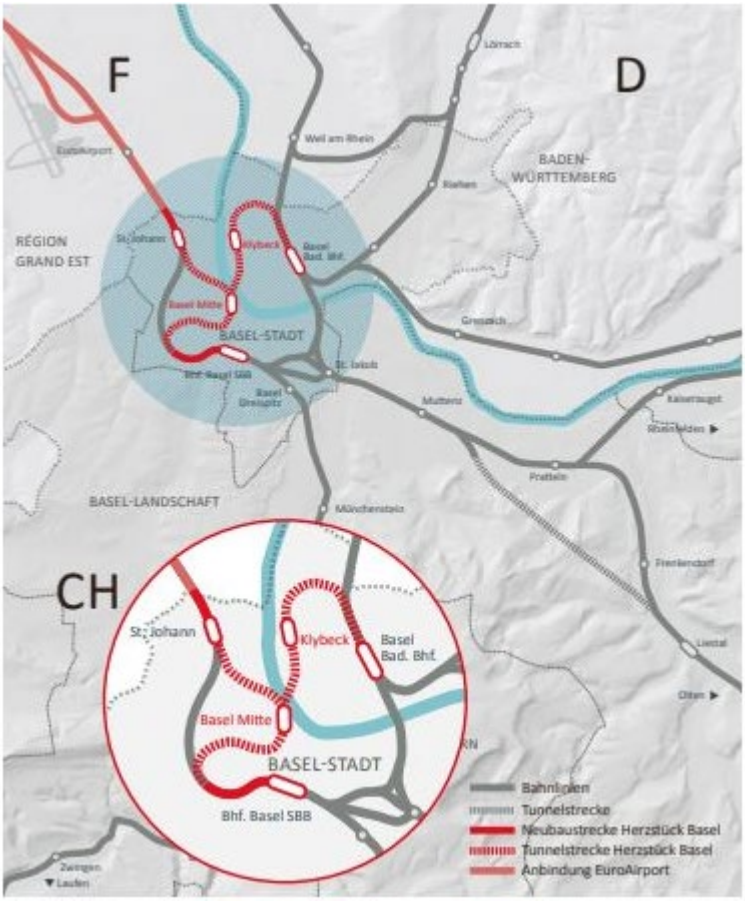
Der Telebasel News Beitrag vom 7. November 2018.

Basel

Komitee lanciert Petition «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt»

Der Bundesrat nimmt die Projektierungsmittel für das «Herzstück» nicht in den STEP Bahnausbauschritt 2035 auf. Dagegen wehrt sich ein überparteiliches Komitee.

Der Entscheid des Bundesrates, der trinationalen S-Bahn nur Gelder für die Planung, nicht aber die geforderten Projektierungsmittel zur Verfügung zu stellen, möchte das überparteiliches Komitee Regio Basilensis nicht akzeptieren. Dies sei gleichbedeutend mit einem Projektierstopp des sogenannten «Herzstücks», heisst es in einer Medienmitteilung.



(Bild: Regio Basiliensis)

«Herzstück» ist enorm wichtig

Für die Region und für die ganze Schweiz sei aber dieses Vorhaben enorm wichtig und so soll die Weiterarbeit sichergestellt werden. Die lancierte Petition soll jetzt zum Ausdruck bringen, dass die trinationale Region Basel geschlossen hinter dem Projekt steht.

Damit sich die Region Basel sozial-, wirtschafts- und umweltgerecht weiterentwickeln kann, sei ein effizientes ÖV-Angebot eine der Voraussetzungen. Daraus resultieren gemäss Regio Basilensis hohe Wirtschaftsleistung und Lebensqualität in der Nordwestschweiz, was wiederum landesweit einen Mehrwert bringe. «Die Region wartet schon zu lange auf eine leistungsstarke S-Bahn und will nicht länger auf später vertröstet werden», heisst es in der Mitteilung.

Ausreichende Bundesmittel gefordert

Gemeinsam mit der Unterstützung von 40 regionalen Institutionen und Parteien fordert das Komitee unter anderem ein regionales S-Bahn-System als umwelttaugliche Lösung für die Verkehrsprobleme, aber auch ausreichende Bundesmittel im aktuellen

Ausbauprogramm der nationalen Bahninfrastruktur in der Höhe von 120 Millionen Franken. Mit der Zusage dieser Gelder soll sichergestellt werden, dass das «Herzstück» ohne Unterbruch weiterbearbeitet werden kann.

Das geplante S-Bahn-System entlaste nicht nur den neuen Bahnhof Mitte mit geschätzten 50’000 Reisenden pro Tag, sondern auch das Tramnetz und den Pendlerverkehr. Ausserdem ermögliche das Projekt eine Tacktverdichtung zwischen dem Zentrum und der Region und schafft Kapazitäten für 70 Prozent mehr Passagiere in der Region bis 2040.

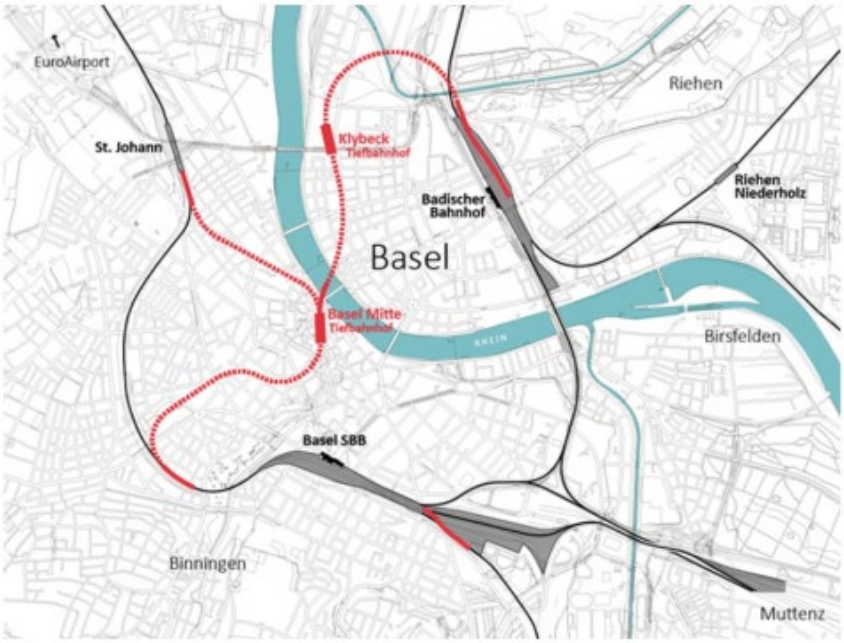
Die Entlastung des Verkehrssystems mit einer zeitgemässen S-Bahn, wie es bereits in anderen Städten existiert, könne erst mit dem Herzstück erreicht werden, heisst es in der Mitteilung weiter.

Radio

BASILISK
DO HÖRE SIE‘S

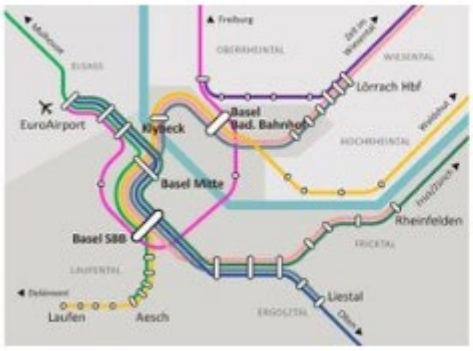
Herzstück Basel

Mit der S-Bahn vom Bahnhof SBB zur Schifflände und dann von dort weiter zum Badischen Bahnhof. Diese Strecke gibt es im Moment noch nicht, aber sie soll bald Realität werden - unter der Erde. Bis jetzt macht der Bund bei dieser Idee noch nicht mit, er möchte die Kosten für dieses immense Projekt nicht tragen. Jetzt wurde eine Petition lanciert die den Bund umstimmen soll.

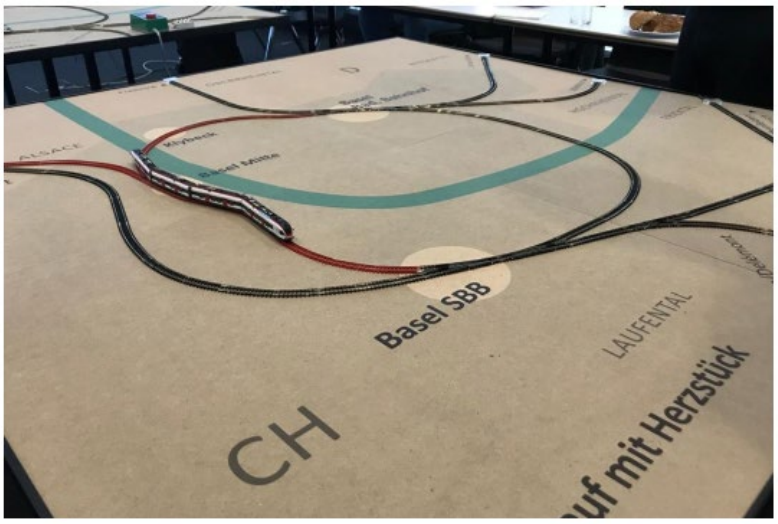


So könnte das neue unterirdische S-Bahn-Netz aussehen.

In der Bildgalerie unten sehen Sie wie das S-Bahn-Netz mit Herzstück (rechts) aussehen könnte und wie unser heutiges S-Bahn-Netz (links) aussieht.



An der Pressekonferenz gab es auch ein Modell. Die hellen Kreise stellen die neuen unterirdischen S-Bahnhöfe dar.



Regio Basiliensis
@RegioBasiliens

Komitee lanciert Petition «Ja zum Herzstück Basel. Jetzt.»
bit.ly/2qzbvSG #RegioBasiliensis #Herzstück #Mobilität

♡ 1 11:58 - 7. Nov. 2018